第二　平成26年度地方税制改正等への対応

1　地方法人課税のあり方

⑴　地方法人課税のあり方等に関する基本的な認識について

地方自治は、自分たちが納める税でサービスが賄われることが原則である。受益と負担の関係などから、偏在性が小さく税収が安定した地方税体系を構築することが重要である。その上でなお存在する地方自治体間の財源の不均衡の調整は、地方交付税制度で対応することが原則である。

地方法人特別税・譲与税制度は、将来的な消費税１％相当額との税源交換等を念頭に、税源偏在・財政力格差を早急に是正するために「偏在性の小さい地方税体系を構築するまでの間」の暫定措置として創設された異例の措置である。

地方法人課税は、受益に応じた負担を法人の事業活動に求めるためにも引き続き重要な役割を担うべきである。地方法人課税には、法人の所得を課税対象とする地方法人所得課税と、法人の事業活動規模などに即した外形的な基準による課税がある。このうち、地方法人所得課税については、税収の偏在性が大きく年度間の税収の変動が大きいことなどから、自治体の安定的な財政運営に大きな影響を与えている。税源の偏在性が小さく税収が安定的な地方税体系を構築する観点から、都道府県及び市町村の法人住民税法人税割は交付税原資化、法人事業税所得割は外形標準課税の拡充（付加価値割の充実等）を目指すことが求められている。

⑵　地方法人課税のあり方等に関する見直しの方策について

地方消費税率の引上げにより、不交付団体の財源超過額は拡大し、不交付団体と交付団体間の財政力格差が拡大することから、偏在是正のための措置が必要である。その方策として、地方消費税の充実又は消費税に係る地方交付税法定率分の地方消費税化と、法人住民税法人税割の地方交付税原資化による税源交換を基本的な目標とすべきである。

一方で、今回の税制抜本改革においては、既に地方消費税の税率引上げが決定していることを踏まえ、税制抜本改革法第７条第５号ロの規定に基づき、法人住民税法人税割の一部の交付税原資化を図ることを検討すべきである。

地方法人特別税・譲与税制度については、異例の暫定措置であることから、廃止の上、法人事業税に復元することを基本に検討すべきである。しかしながら、法人住民税法人税割の交付税原資化の規模が一定の範囲内に留まる場合には、暫定措置として、現在と同様の偏在是正制度を補完的に措置せざるを得ない場合もあるのではないかと考える。

⑶　法人実効税率の見直し議論について

「民間投資活性化等のための税制改正大綱」（平成25年10月１日自由民主党・公明党）（以下「与党税制改正大綱」という。）においては、「法人実効税率の在り方について、今後、速やかに検討を開始する」とされている。

法人実効税率の議論においては、法人実効税率の引下げを地方法人課税の引下げで実現すべきとする意見もある。しかし、現下の厳しい地方財政の状況に鑑みれば、単なる法人の負担軽減にとどまるような地方法人課税の見直しを行う余地はない。与党税制改正大綱においても、「法人実効税率引下げが雇用や国内投資に確実につながっていくのか、その政策効果を検証する必要がある」、「課税ベースの拡大や、他税目での増収策による財源確保を図る必要がある」と指摘している。加えて、地方法人課税は、法人がその事業活動において、地方自治体の行政サービスから受益していることを踏まえ、受益に応じた負担を法人の事業活動に求めるものであること、経済政策は国の責任において行うべきものであること等についても十分留意すべきであると考える。

一方、法人実効税率の議論は、法人実効税率の引下げにつながる法人事業税所得割の付加価値割化や、より偏在性の小さい地方税の確保等により、偏在性の小さい地方税体系の構築を図る方策を検討する機会でもあると考えられるが、結果として、財政力の高い団体への税源の偏在が高まることがないように、バランスのとれた方策をとる必要があることに留意すべきである。

2　車体課税のあり方

⑴　今後における車体課税の基本的な方向性

車体課税は、地方税では基幹税目の一つとなっている。これに対し、関連業界等から、車体課税が何種類もあり、負担が重複しているのではないかなどの主張がある。

この点については、国、都道府県、市町村のそれぞれが役割分担に応じて様々な行政サービスを提供しており、このような行政サービスに要する費用は、自動車関係諸税の税収より大きいことは明らかである。それぞれの行政主体が、自動車に課税を行う根拠は十分にあると考えられる。

車体課税の人口一人当たりの税収額は、都市部よりも地方部の方が高い傾向にあり、偏在性の小さい地方税体系の構築の観点からも重要な税であり、一定の税収を確保することが必要である。今後、消費税率の段階的引上げに伴って、広く国民に負担をお願いする中で、自動車に関する税負担のみを軽減することについては、慎重な検討が必要である。

CO_2排出抑制に向けて、汚染者負担の原則からも、地方税体系全体を、環境への負荷に応じた課税の割合を高めるという「地方税のグリーン化」を進めることが必要である。自動車税において、自動車取得税が有するグリーン化へのインセンティブをより強化した、環境性能等に応じた課税が求められている。その際、代替財源の確保とともに、負担軽減の対象の重点化を図るなどの検討が必要である。

⑵　環境性能等に応じた課税についての提案

課税のタイミングとしては、「自動車登録期間全体」、「取得から最初の継続検査までの３年度間」、「購入時に初年度特例課税（First Year Rate）を実施又は環境性能割を導入」の３案が考えられる。購入時点の差が最もインセンティブとして効果的であることから、「購入時に初年度特例課税（First Year Rate）を実施又は環境性能割を導入」がグリーン化機能が最も強いと評価できる。

一方、課税の方法としては、「現在の排気量割に加えて、燃費性能を課税標準とした課税」、「現在の排気量に応じた税額を、燃費に応じ補正した課税」、「燃費値及び取得価額（一定額の基礎的な控除を導入）をベースとした課税」の３案が考えられる。消費者の購買行動に大きな影響を与える取得価額を考慮することが、環境インセンティブを最も効果的なものとすることから、「燃費値及び取得価額（一定額の基礎的な控除を導入）をベースとした課税」が最もグリーン化機能が強いと評価できる。

⑶　車体課税に関するその他の課題について

税制抜本改革法においては、自動車取得税及び自動車重量税については、関連税制を見直すことにより、代替財源の確保を検討することとしている。自動車税における環境性能等に応じた課税のほか、地方税の車体課税の見直しの中で、税収を確保することを検討しなければならない。その際には、負担の公平の観点から見て、著しい不均衡があるようなものについて、その是正を図ることによって税収を確保することを基本とし、さらに、環境性能の劣る自動車への重課等も検討し、全体として、税収中立となるよう制度設計を行うべきである。

そのような観点から、自動車税において営業用自動車の税率が自家用自動車の税率よりも低いいわゆる営自格差（現状３倍程度）の適正化、「グッド減税・バッド増税」の考え方に立った環境性能の劣る自動車に対する自動車税の重課強化、軽自動車税の負担水準の適正化等についても考慮する必要がある。

⑷　円滑な制度移行のための経過措置等について

円滑な制度移行のための経過措置等に関する提案として、消費税率８％段階では、自動車取得税の税率引下げではなく、一定の燃費基準を満たしている自動車に対して基礎控除を導入することが望ましい。

3　地球温暖化対策のための地方財源の確保

本年９月、気候変動に関する政府間パネル（ＩＰＣＣ）が公表した報告書において、地球温暖化の進行が明白であることが確認された。地球温暖化の進行に伴い、猛暑、豪雨、